Należność pocztowa uiszczona ryczałtem.

ROK XVI. Warszawa, październik 1935 r. Nr. 9 (247).

MASZYNISTA

ORGAN ZWIĄZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja: **Warszawa, Chmielna 9 m. 9**, tel. 595-28 i 539-00. **Konto czekowe P.K.O. 3585.** Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

MIĘDZY MŁOTEM A KOWADŁEM

Sezon polityczny roku 1935/6 rozpoczął się znowu, jak wiele sezonów poprzednich, od znamiennej dyskusji na temat programu gospodarczego i polityki finansowo-budżetowej rządu.

Dyskusję rozpoczęła na długo przed oficjalnem otwarciem sezonu urzędowa „Gazeta Polska" oświadczeniem, że tam, gdzie w grę wchodzą „interesy Państwa" niema i niemoże być mowy o żadnem „tabu", o żadnej rzeczy nietykalnej. Nie może sobie rościć pretensyj do nietykalności szczególnie poziom uposażenia pracowników państwowych, który stanowi zbyt doniosły element gospodarki państwowej, aby Rząd mógł czuć jakiekolwiek moralne czy też prawne skrępowanie w tej dziedzinie.

Zanim opinja pracownicza zdołała ochłonąć z wrażenia, wywołanego tem oświadczeniem, posypało się całe mnóstwo programowych artykułów i oświadczeń na tematy polityki gospodarczej. Zabierali głos w tej ciekawej dyskusji fachowcy i dyletanci, politycy i publicyści, pesymiści i optymiści, rozwijając w oczach zdezorjentowanej opinji publicznej najrozmaitsze mniej lub więcej rozumne, mniej lub więcej kuszące i obiecujące „programy gospodarcze", proponując mniej lub więcej przekonywujące środki opanowania kryzysu i depresji ekonomicznej. Zabrał głos w tej dyskusji zarówno wybitny polityk gospodarczy rządzącego obozu, b. minister skarbu I. Matuszewski, jak też i uznany spec i fachowiec w tej dziedzinie prof. Adam Krzyżanowski z Krakowa. Do wtóru zagrały głosy licznych, nazwanych po imieniu i bezimiennych publicystów z obozu rządowego i z obozu opozycji, a spory i waśnie, nieporozumienia i kontrowersje na ten, tak doniosły i emocjonujący temat, zajęły i rozgorączkowały na długi przeciąg czasu tę część opinji publicznej, która odnosi się z należytą uwagą i powagą do zagadnień gospodarczych.

Nie tu czas i nie tu miejsce do zabierania głosu na temat istotnych momentów tej dyskusji. Szczegóły proponowanego planu gospodarczo-finansowego, dotykają z natury rzeczy zagadnień tak bardzo specjalnych i fachowych, że dyskusja na ten temat nie mieści się w ramach naszego czasopisma.

Z poza balastu słów i fachowych terminów, z poza powodzi pojęć, projektów i sformułowań wyziera jednakże z przeraźliwą oczywistością naga prawda, rzeczywista rzeczywistość obecnej sytuacji skarbowej: „stan chronicznego i ustabilizowanego niedoboru budżetowego". Niedyskretne rewelacje rzucane, jak się to mówi, „in der Hitze dos Gefechtes" oświetlają jaskrawo powagę położenia. Deficyt budżetowy utrzymuje się bez zmiany, mimo redukcji uposażeń, a nawet mimo wszelkie pożyczki „Narodowe" i „Inwestycyjne". Sztuczny dopływ kapitałów wywołany dewaluacją dolara, skuteczny środek na opróżnienie pończoch i sienników, należy już do przeszłości — Państwo stoi znowu przed trudnem zagadnieniem ratowania waluty i utrzymania równowagi budżetowej, ponadto zaś rozumie obecnie lepiej niż kiedykolwiek poprzednio bezskuteczność środków połowicznych i szkodliwość eklektyzmu programowego.

To też mnożą się recepty na kurację radykalną: Precz z wszelką połowicznością i wszelkiem balansowaniem na pograniczu dwóch światopoglądów! Na czoło wysuwa się program „integralnej deflacji", konsekwentnego, aż do samozaparcia „równania w dół", równowagi budżetowej przy niezmiennej wartości waluty, choćby kosztem ofiar największych i najboleśniejszych. Pod obstrzałem tych ciężkich pocisków pochowali się głęboko, w niedostępne schrony, zwolennicy nakręcania konjunktury, nikt nie odważy się pod grozą zbombardowania i potępienia ani słowa pisnąć na rzecz twórczych metod polityki gospodarczej, nikt nie ośmieli się przełamać zwartego frontu mózgów i wpływów pracujących na rzecz i na korzyść konserwatyzmu ekonomicznego w najbardziej wstecznem i reakcyjnem znaczeniu tego słowa.

Pracownikowi państwowemu, który śledzi bacznie przebieg tej dyskusji nasuwają się z miejsca gorzkie i bolesne refleksje. Apelowało do niego Państwo już tyle razy w imię dobra publicznego, aby poświęcił się dla ogółu, aby oddał dobrowolnie czy też ochotnie i bez protestu część swego uposażenia. Za każdym razem obiecywano, że ta ofiara jest już ostatnią, że nie pójdzie na marne, że chodzi tylko o chwilowe

wyrzeczenie i chwilową abnegację, że owoc poświęcenia jest już dojrzały, że będzie zaraz, natychmiast zerwany, że spożywać go będzie cały kraj i cały naród i że ofiarodawcy od tej uczty szczęścia i pomyślności odtrąceni nie będą.

Długie są dzieje naszych poświęceń i wyrzeczeń, naszej ofiarności na cele publiczne, dla dobra ogółu, w imię interesu Państwa i warsztatu bezpośredniej naszej pracy — P. K. P. Rozpoczęły się już w r. 1925, pogłębiały się, pominąwszy pewne okresy wytchnienia w dalszym przebiegu wypadków, aby wreszcie w r. 1934 skrystalizować się w nowym poziomie, a co najważniejsze w nowym, bardzo charakterystycznym, **systemie** uposażeń. Rozgoryczeni stałem i systematycznem łamaniem najświętszych obietnic byliśmy przekonani, że nareszcie nadszedł kres naszym wyrzeczeniom i poświęceniom, że dalej już pójść nie sposób, że nie znajdzie się nikt świadomy sytuacji ktoby nie uląkł się skutków ataku na okrojony do ostatecznie możliwych granic stan naszego posiadania. Byli wśród nas ludzie i były w szeregach naszych organizacje, które uważały na obowiązek przekonywać nas o dobrej woli, o szlachetnych intencjach tych, którzy dokonywali na skórze naszej bolesnej wiwisekcji, tych, którzy odejmowali nam kęs po kęsie chleb od ust, tych, którzy uniemożliwiali nam wychowanie i wykształcenie dzieci naszych, spychając nas na dno wegetacji z dnia na dzień, bez jutra, bez przyszłości i bez nadziei na poprawę losu. Pracownik kolejowy, owiany duchem ofiarności i poświęcenia dawał ochotnie jedną i drugą dziesięcinę ze swych poborów, subskrybowpał posłusznie jedną i drugą pożyczkę — bo wierzył, że ta jego ofiara nie pójdzie na marne, że przyczyni się do rozkwitu pomyślności i zadowolenia, że prędzej czy później i jemu samemu zapewni spokój, dobrobyt i lepszą dolę.

Ponura rzeczywistość rozwiała te wszelkie, sielankowe nadzieje, te fantastyczne sny i złudzenia. Okazuje się, że wszystko to na nic, że dziś jest gorzej niż było 5 czy 4 lata temu, a przed oczyma ofiarnego aż do nieprzytomności i samozaparcia pracownika kolejowego staje widmo dalszych wyrzeczeń i dalszych, bolesnych ofiar znowu w imię dobra publicznego, z którego dziwnym zrządzeniem losu on sam jakoś skorzystać nie może.

Różni produkują się na łamach prasy znawcy i znachorzy, różne proponują środki, które mają na celu zdrowie, szczęście i pomyślność powszechną. Wszyscy zgodni są jednak na jednym punkcie: równowaga budżetowa winna być zachowana przy równoczesnem zachowaniu pełnej wartości waluty. Szary, skromny człowiek, codziennej pracy nauczył się w ciągu 17 lat istnienia Państwa Polskiego już na tyle ekonomiki, że nie trzeba mu zbyt dokładnie tłumaczyć, że to oznacza w zastosowaniu praktycznem obniżenie wydatków i podwyższenie dochodów skarbowych. Z próżnego, oczywiście, nie naleje, więc na plan pierwszy wysunąć się musi obniżenie wydatków. Wiemy dobrze z własnego bolesnego doświadczenia czem to pachnie: staje przed nami znowu widmo dalszego obniżenia uposażeń. O ile?.. Nie wiadomo... Obliczył ktoś, że dla zrealizowania programu „integralnej deflacji" p. min. Matuszewskiego niezbędne byłoby obniżenie uposażeń pracowniczych conajmniej o 35%...

Nie chcemy brać odpowiedzialności za to obliczenie, ani przesądzać bez podstaw przyszłego biegu wydarzeń. Zdajemy sobie jednak dokładnie sprawę z faktu, iż, rebus sic stantibus, bez naruszenia istotnych podstaw obecnego ustroju gospodarczego, najłatwiej zdobyć się na „ofiarę" w postaci obniżenia uposażeń pracowniczych. Nie łudzimy się również co do sytuacji naszego bezpośredniego warsztatu pracy, przedsiębiorstwa P.K.P. Dochodowość rzeczywista tego przedsiębiorstwa stoi pod wielkim i grubym znakiem zapytania. Równocześnie rośnie ze wszech stron nacisk na dalsze i to wydatne obniżenie taryf kolejowych w imię „ogólnej pomyślności gospodarczej". Skutek nie może ulegać najmniejszej wątpliwości.

Pociesza nas jeden i drugi, że celem istotnym, do którego zmierzają wszystkie te projekty, nie jest bynajmniej nasza krzywda, że obniżenie uposażeń skompensowane będzie zniżką cen i kosztów utrzymania i że nam w grucie rzeczy wszystko jedno, ile nominalnie otrzymamy pieniędzy, byle nie spadła nasza stopa życiowa. Tymczasem, jak na urągowisko, jak na złość tym naiwnym czy nieszczerym zapewnieniom, skaczą wgórę ceny żywności w skali wprost niewiarygodnej. Podskoczyły ostatnio o kilkadziesiąt procentów ceny masła, słoniny, mięsa i mąki, a ceny wyrobów przemysłowych, ceny z reguły kartelowe, ani rusz nie chcą ruszyć wdół i jak uczy doświadczenie, nie ruszą, choćby ster polityki gospodarczej ujął znowu w swe dłonie, mocny w słowach specjalista od integralnej deflacji p. min. Matuszewski. Nasze „sfery gospodarcze" przeżyły już niejednego ministra, stępiły już niejedną żelazną miotłę i trwają sobie niewzruszone ze swemi zyskami, ze swoją kapitalizacją i że swem nietykalnem prawem do „godziwego" zysku i „należytego" zarobku. Za to pracownik państwowy, za to kolejarz stacza się z roku na rok coraz głębiej w kierunku widniejącego już niedaleko dna nędzy.

Program integralnej deflacji, to groźba nie dla nas tylko, ale i dla całego gospodarstwa narodowego. Nim słońce wzejdzie, udusimy się wszyscy w ciasnocie i z braku oddechu stoczymy się na zatrute dno nieprawdopodobnej wprost nędzy, bezrobocia, apatji i zastoju gospodarczego.

Zdobywa sobie uznanie nie całkiem przytomna w swej jednostronności troska o podniesienie dochodów gospodarstw rolnych. Żadne frazesy nie przesłonią w oczach naszych oczywistej prawdy, że stać się to może tylko kosztem realnej wartości naszego uposażenia. Wszystko nam jedno czy dojdzie się do tego drogą podwyższenia ceny produktów rolnych przy niezmienionej wysokości uposażeń, czy też drogą redukcji poborów przy niezmienionych cenach.

Z drugiej znów strony trwa i nabiera rozmachu propaganda na rzecz bogacenia się t. zw. „kapitalizacji wewnętrznej". Stanowi ona trzon rozważań i programów gospodarczych. W oczach ekonomistów rządzącego obozu, tych z prawa i tych z lewa, jest to pierwsze i najważniejsze przykazanie ekonomiczne, alfa i omega wszelkich poczynań i nieprzekraczalna granica wszelkich eksperymentów gospodarczych. Oznacza to w konsekwencji stabilizację lub nawet podwyższenie zysków przedsiębiorcy, które to zyski w ostatecznym efekcie zjawisk gospodarczych my przecież z dochodów i zarobków naszych opłacać musimy.

Pomiędzy młotem gospodarczej pomyślności wsi a kowadłem zysków i dochodów sfer przemysłowych, czy też t. zw. „gospodarczych", znalazł się naiwny, bezbronny, zdemoralizowany służalstwem i odarty z poczucia własnego interesu gospodarczego — pracownik państwowy.

Tak, czy inaczej, w imię równowagi budżetowej czy w imię mnożenia dochodu lub majątku narodowego, na rzecz dobrobytu wsi, czy na rzecz nietylkalności zysków kapitalisty — pociągnięty będzie do ofiar w imię „dobra publicznego". I co, napozór, dziwne: nikt nie poczuwa się do obowiązku zapytać go o jego zdanie, o jego poglądy. Dał się opętać, omotać i skrępować, dał się sprowadzić na manowce frazesów i pustych a pięknie brzmiących haseł do tego stopnia, iż nie odgrywa już dzisiaj dosłownie żadnej, uwagi godnej, roli w życiu publicznem. Kierują jego opinją i jego poczynaniami w większości wypadków ludzie bez woli własnej, bez kręgosłupa ideowego, często płatni i przedajni najemnicy własnych jego, śmiertelnych, wrogów. Wystarczy przeczytać kilka artykułów w prasie zawodowej, aby załamać ręce nad beznadziejnością i tragizmem sytuacji.

Czy może coś uratować pracowników przed ponowną klęską? Czy istnieją środki, zdolne uchronić ludzi pracy przed jaskrawą i w oczy bijącą, a nie pierwszą już w dziejach odrodzonej Ojczyzny krzywdą?... Jeśli mamy być szczerzy — nie widzimy środków takich dopóki trwa bez zmiany obecny ustrój, obecne światopoglądy i stojący na ich usługach obecny system rządzenia. Nie widzimy innej skutecznej drogi ratunku, jak gospodarka społeczna i planowa, prowadzona w imię i na rzecz realnych interesów ludzi pracy z myślą o pomyślności *powszechnej*, a nie o bogaceniu bogatych i ubożeniu biednych, kierowana troską o

doczesne dobro całego społeczeństwa, a nie o spełnienie nieziszczalnych mirażów pomyślności, która ziścić się ma niewiadomo jak i niewiadomo kiedy.

Droga do wyzwolenia jest jeszcze daleka. Każda, jednakże klęska, każda ofiara, którą składać musimy na ołtarzu świętych i nietykalnych zysków kapitału, zbliża nas zwolna, ale nieuchronnie do mety. Warunkiem zwycięstwa jest rozbudzenie i pogłębienie świadomości mas pracujących, ta zaś, mimo wszystko i wbrew wszystkiemu, zatacza coraz to szersze kręgi, torując drogę do zwycięstwa słuszności i sprawiedliwości społecznej.

SPRAWY SŁUŻBOWE

STANOWISKO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI
wobec aktualnych postulatów służby parowozowej

Dnia 7-go października 1935 r. odbyła delegacja naszego Związku dłuższą konferencję w M. K. z p. Dyr. **Heniszem** na temat aktualnych postulatów służby parowozowej zgłoszonych bądź to w treści pisemnych memorjałów, bądź też w uzasadnieniu ustnem z powołaniem się na poprzednio wniesnione pisma. W delegacji uczestniczyli: Prezes Zw. kol. **Borkowski,** wiceprezes kol. **Komorowski,** sekretarz gen. kol. **Siadak,** skarbnik Zw. kol. **Lisiewicz.**

W toku wyczerpującej dyskusji p. Dyr. Henisz określił zasadnicze poglądy M. K. na każde zagadnienie, poruszone przez delegację. Z uwagi na doniosłe znaczenie tych oświadczeń, złożonych w imieniu naczelnej władzy P. K. P. postaramy się streścić poniżej w krótkości przebieg konferencji podając zarówno istotny sens wywodów delegacji jak też i treść uzyskanej na nie odpowiedzi. Nadmieniamy, że postulaty dotyczące etatów i awansów w służbie parowozowej uzasadnione zostały w memorjale pisemnym, który przedrukowujemy w całości w niniejszym numerze „Maszynisty" na innem miejscu. Zawartych tam wywodów nie będziemy wobec tego na tem miejscu powtarzać.

W sprawie uchylenia zakazu mianowań na stanowiska etatowe i zaliczeń w poczet pracowników stałych: P. Dyr. Henisz stwierdził, iż zakaz taki de iure nie istnieje. Ministerstwo Komunikacji zastrzegło coprawda sobie decyzję w tych sprawach, udziela jednakże Dyrekcjom na ich wniosek zezwoleń na mianowania i zaliczania o ile istnieją w budżecie Dyrekcji wolne miejsca. Sprawa kolejności mianowań i zaliczeń jest przedmiotem rozważań w Ministerstwie i załatwiona będzie w treści przepisów o porządku, awansowania.

W sprawie porządku awansowania: Ministerstwo wzięło pod uwagę postulat ten na zasadzie poprzednich wystąpień Związku. Uznając w zasadzie słuszność żądania aby kwestja udzielania awansów była uporządkowana tudzież aby porządek awansowania zależny był w pierwszym rzędzie i zasadniczo od starszeństwa służbowego Ministerstwo prowadzi prace nad sformułowaniem odpowiednich przepisów. Ostateczne zakończenie tych prac zależne jest od postępu pracy nad przepisami o ustaleniu stanowisk, która to praca jest również w toku. Z uwagi na skomplikowany charakter wchodzących tu w grę zagadnień niemożna jeszcze w obecnych stanie rzeczy przesądzić jaka będzie w szczegółach treść projektowanych przepisów. Zasadniczo linja postulatów Związku, to jest: oparcie porządku awansowania o starszeństwo służbowe będzie utrzymana, jednakże znaczenie kwalifikacyj kandydata nie może być pominięte. Niezależnie od pracy nad sformułowaniem omawianych przepisów starało się Ministerstwo, uporządkować zagadnienie awansów w drodze odpowiednich instrukcyi udzielonych Dyrekcjom. P. Nacz. Dyr. Henisz jest przekonany ,iż ostatnie awanse udzielone z początkiem roku bieżącego nasuwają znacznie mniej zastrzeżeń aniżeli awanse poprzednie. Stało się to właśnie dzięki ingerencji M. K., które, w uznaniu słuszności niektórych zarzutów, nalega na rzeczowe i bezstronne ustosunkowanie się Dyrekcyj do tego drażliwego zagadnienia.

W sprawie ustalenia XI grupy uposażenia jako podstawowej przy mianowaniach na etat pracowników służby parowozowej: Ministerstwo nie może uwzględnić tego postulatu ze względów zasadniczych. Pracownicy parowozowi nie są w tym względzie traktowani gorzej od innych kategoryj służbowych a nie mogą być traktowani lepiej. XI-ta grupa uposażenia ustalona została jako podstawowa dla wszystkich pracowników wykazujących się zawodowem uzdolnieniem do prowadzenia rzemiosła. XI-ta grupa uposażenia przewidziana jest dla pracowników z wykształceniem gimnazjalnem lub równorzędnem, a nawet pracownicy z wykształceniem uniwersyteckiem otrzymują przy pierwszem mianowaniu zaledwie 9-tą lub wyjątkowo 8-mą grupę uposażenia. Pewna różnica w uposażeniach, zależna od poziomu wykształcenia istnieć musi, przyczem nie wolno zapominać, że służba parowozowa daje pracownikowi bądź co bądź pewne korzyści, których nie posiadają pracownicy innych gałęzi służbowych z tem samem wykształceniem.

W sprawie zwiększenia ilości stanowisk maszynistów I kl. w VIII-mej grupie uposażenia przez objęcie normą maszynistów obsługujących pociągi towarowe — dalekobieżne: Ministerstwo uznaje słuszność naprowadzonej przez Związek argumentacji, w myśl której prowadzenie pociągów towarowych — dalekobieżnych wymaga niemniejszych kwalifikacyj i niemniejszego doświadczenia zawodowego jak prowadzenie pociągów pośpiesznych lub dalekobieżnych - osobowych. Mimo to postulat zwiększenia ilości stanowisk maszynistów I kl. nie może być obecnie zrealizowany ze względu na sytuację budżetową. Dopiero po przełamaniu obecnych poważnych trudności i po ew. znacznem zwiększeniu przewozów nastąpić może realizacja tego postulatu.

W sprawie obsadzenia wolnych miejsc w etatach osobowych drogą awansowania. Dane znajdujące się w posiadaniu M. K. wskazują, że wolnych miejsc w wyższych grupach uposażenia i wogóle w służbie parowozowej jest nie wiele, dużo mniej niżby to mogło wynikać z jednostronnego obliczenia ubytku. Ubytek w postaci wypadków śmierci, i przeniesień na emeryturę kompensowany jest przez znaczne zmniejszenie natężenia ruchu, oraz przez procesy reorganizacyjne i postęp techniczny z czego M. K., z powodów zrozumiałych, zrezygnować nie może. W rezultacie, w niektórych Dyrekcjach istnieje poważny nadmiar maszynistów a zjawisko to przybiera takie nasilenie, iż przewidywane jest, jako zarządzenie konieczne, zatrudnienie pewnej ilości maszynistów na stanowiskach pomocników. Sytuacja zresztą nie jest jednolita, a Ministerstwo nie stawia zasadniczo sprzeciwu awansowaniu pracowników służby parowozowej o ile w etacie Dyrekcji istnieją wolne miejsca. Ministerstwo nie widzi możności udzielania awansów w najbliższym czasie. Kursujące na ten temat pogłoski są pozbawione podstawy. Niemożna również dzisiaj nawet w przybliżeniu określić kiedy awanse będą wydane zależy to bowiem od rozwoju sytuacji ekonomicznej wogóle oraz od stanu funduszów P .K .P. wszczególności.

Wsprawie porządku awansowania zdegradowanych: Ministerstwo uznaje w całej pełni słuszność zapatrywania, iż porządek awansowania zdegradowanych powinien być należycie uregulowany i że nie mogą oni, tak jak dotychczas, pozostawać na łasce losu. Ministerstwo skłonne jest zatem uwzględnić tę kwestję w treści przepisów o porządku awansowania po myśli wniosków delegacji. Rozróżniać należy w tym względzie położenie pracowników zdegradowanych po wejściu w życie nowych przepisów pragmatycznych t. j. po dn. 1.II. 1934 i położenie pracowników zdegradowanych przed tym terminem. Nowa pragmatyka zerwała poprzedni,, ścisły związek pomiędzy stanowiskiem służbowem i grupą uposażenia co ma w odniesieniu do kary degradacji ten

skutek, iż dotyka ona tylko uposażenia pracownika pozostawiając stanowisko bez zmiany. Nowa pragmatyka nie zna zatem kary „degradacji" w ścisłem znaczeniu tego słowa t. j. obniżenia stopnia służbowego lecz zna tylko karę obniżenia uposażenia o jedną lub o dwie grupy wzgl. kategorje. W konsekwencji tego stanowiska pragmatyki pracownik zdegradowany nie traci swego stanowiska, pozostaje nadal tem, czem był poprzednio otrzymuje jednak niższe uposażenia. Zagadnienie awansu dla zdegradowanych po 1.II.1934 sprowadza się zatem tylko do porządku awansowania w uposażeniu. Ministerstwo wychodzi z założenia, że po upływie przewidzianego w pragmatyce czasokresu (2 lata), w ciągu którego pracownik nie może awansować ani w grupie ani w stopniu należy mu umożliwić, z zastrzeżeniem należytej kwalifikacji, awans w uposażeniu, według reguł ogólnie obowiązujących. Inne jest położenie pracowników, zdegradowanych przed 1.II.1934. Po myśli obowiązujących podówczas przepisów obniżenie uposażenia pociągało za sobą równocześnie i degradację w stanowisku, przyczem porządek starszeństwa w tej niższej grupie zupełnie nie był ustalony. Ministerstwo uznaje za słuszne aby zdegradowany pracownik po upływie czasokresu w którym obowiązuje zakaz awansowania umieszczony był w takiem miejscu listy starszeństwa jakie mu przysługuje z uwagi na datę pierwotnego mianowania do danej grupy. Gdy zatem np. pracownik mianowany był maszynistą II klasy dn. 1.I.1925, awansował do I klasy dn. 1.I.1930 a zdegradowany został dn. 1.I.1932 — winien obecnie otrzymać lokatę w IX grupie uposażenia i na stanowisku maszynisty II kl. według starszeństwa z dn. 1.I.1925 r. Wymóg należytej kwalifikacji będzie oczywiście również zastrzeżony. Streszczone powyżej zasady, będą po myśli wydanego z miejsca przez p. Dyr. Henisza polecenia, stanowiły wytyczną przy redagowaniu projektu przepisów o porządku awansowania.

W ten sposób uznany i załatwiony został przez M. K. postulat, który organizacja nasza od lat wielu z uporem i konsekwentnie wysuwała. Nie przesądzając z powodu braku podstaw, jak będą sformułowane w szczegółach zapowiadane przez M.K. przepisy o porządku awansowania stwierdzić należy, że należyte i sprawiedliwe ujęcie kolejności starszeństwa zdegradowanych zapewni im znaczne korzyści zarówno w szansach uzyskania awansu jak również w przydziale zajęć służbowych. Należy zatem uznać wynik konferencji w tym punkcie za wartościowy sukces naszego związku.

W sprawie systematyzacji stanowisk: Prace nad sformułowaniem tekstu odnośnych przepisów są już na ukończeniu. Stoją one w ścisłym związku z pracami nad sformułowaniem przepisów o porządku awansowania wobec czego przewidywane jest równoczesne ogłoszenie obu rozporządzeń, co zastąpić ma niebawem.

W sprawie postulatów maszynistów wagonów motorowych. Ministerstwo postanowiło zapewnić maszynistom wagonów motorowych takie same warunki pod względem stanowiska służbowego i uposażenia jakie posiadać będą maszyniści parowozowi. Dotychczasowe różnice na niekorzyść maszynistów wagonów motorowych będą usunięte. Co do wynagrodzenia za czas spędzony w drodze z okazji szkolenia i jazd próbnych, za co niektórzy kandydaci na te stanowiska nie otrzymywali ani djet, ani godzinowo-kilometrowego. Ministerstwo gotowe jest rozważyć projekt ew. ryczałtowego odszkodowania. W tym celu polecił p. Dyr. Henisz przedłożyć sobie umotywowany memorjał.

W sprawie umundurowania: Delegacja ,oparta o uchwałę Zarządu głównego z dn. 15.IX. 1935 wystąpiła z pisemnym wnioskiem o skrócenie czasokresu zużycia niektórych sort mundurowych dla służby parowozowej, a w szczególności czapki z 2 lat na 1 rok, kożucha i kożuszka krytego z 5 na 3 lata oraz butów filcowych z 3 lat na 2 lata. Postulat umotywowano szczególnie niekorzystnemi warunkami pracy na parowozie sprzyjającemi przedwczesnemu zużyciu tych sort oraz lichym gatunkiem materjałów.

P. Dyr. Henisz oświadczył, że M.K. jest stanowczo przeciwne zarówno czynieniu w tym względzie różnic pomiędzy poszczególnemi kategorjami pracowników jak też wogóle skróceniu czasokresu zużycia, o czem nie może być w obecnych warunkach mowy. Natomiast Ministerstwo gotowe jest zwrócić uwagę na jakość materjałów i dążyć będzie do jej polepszenia. Co dotyczy czapki — niewykluczone jest przyznanie osobnej czapki zimowej, sprawa ta jednakże jest jeszcze w sferze projektów.

W sprawie uproszczenia procedury wydawania emerytom biletów wolnej jazdy. Emeryci otrzymają książeczki biletowe podobne jak pracownicy służby czynnej; zgodnie z przepisami służyć im będzie po 2 bilety rocznie z ważnością dla całej rodziny wspólnie.

W sprawie obdzielania pracowników egzemplarzami instrukcji. R. 1.

Delegacja ponowiła zgłaszaną już wielokrotnie prośbę o wydanie pracownikom parowozowym egzemplarzy Instrukcji R. 1. Instrukcja ta obowiązuje już od dn. 1.XII. 1933 i zawiera podstawowe przepisy regulujące zasady ruchu kolejowego. W czasie swej mocy obowiązującej była już kilkakrotnie nowelizowana. Władze domagają się od pracownika dokładnej znajomości tej instrukcji, a za wykroczenia przeciw zawartym w niej przepisom nakłada się na pracowników dotkliwe kary, często dyscyplinarne; tymczasem pracownicy nie mogą się z instrukcją zapoznać ani jej nauczyć ponieważ jest ona dla nich niedostępna. Taki stan rzeczy nie może trwać dłużej. Pracownik nie może ponosić odpowiedzialności za wykroczenia przeciw przepisom, których nie zna a bez własnej winy poznać nie może. Pouczenia perjodyczne nie mogą ze względów oczywistych zastąpić samego podręcznika. Ostatnio interwenjował Związek w tej sprawie u p. Dyr. Dep. Mechanicznego, który oświadczył, iż M. K. przygotowuje wydanie podręcznika służbowego dla pracowników parowozowych. Podręcznik ten musi zawierać instrukcję dla maszynisty parowozowego, instrukcję dla pomocnika masz. par. oraz wyciąg z instrukcji R. 1. w zakresie niezbędnym dla służby parowozowej i miał być wydany pracownikom już w maju 1935 r. Tymczasem mija już październik a obiecany podręcznik dotąd nie jest gotowy. Delegacja podkreśliła, że w tych warunkach trudno jest władzom uzasadnić sprawiedliwie odpowiedzialność pracowników parowozowych za prawidłowość i bezpieczeństwo ruchu, a pracownikom trudno jest odpowiedzialność tę na siebie przyjmować. Żadne względy uboczne, a szczególnie oszczędnościowe nie powinny zdaniem delegacji opóźniać załatwienia tej sprawy, chodzi tu bowiem o sprawę pierwszorzędnej wagi przedewszystkiem dla interesów P. K.P. P. Dyr. Henisz, w uznaniu słuszności postulatu przyrzekł osobiście zainteresować się sprawą i polecić przyśpieszenia jej załatwienia.

Wsprawie kwestjonowania ważności małżeństw i rozwodów wydanych przez Konsystorze prawosławne. Ministerstwo postanowiło zaniechać kwestjonowania ważności małżeństw wzgl. rozwodów udzielonych przez Konsystorze prawosławne z punktu widzenia uprawnień pracowników kolejowych. Wszystkim pracownikom którym poprzednio cofnięto dla rodzin prawo do ulg przejazdowych, pomocy lekarskiej i t. d. z tego tytułu, będą świadczenia te niezwłocznie przywrócone. Pracownikom, którzy, przeciwko decyzjom Dyrekcji o cofnięciu należnego swego czasu dodatku ekonomicznego wnieśli w terminie odwołanie zostanie dodatek ten za czas ubiegły wypłacony; uwzględniona będzie również odpowiednio zmieniona podstawa wymiaru zasiłku wyrównawczego. Sprawa zwrotu dodatku ekonomicznego pracownikom, którzy odwołań w terminie nie wnieśli jest przedmiotem rozważań przyczem p. Dyr. Henisz oświadczył, że będzie usiłował załatwić ją przychylnie.

—0—

Podaliśmy przebieg i rezultaty konferencji do wiadomości czytelników w ujęciu rzeczowem bez komentarzy. Podkreślamy jednakże, że mamy co do poglądów M. K. na niektóre zagadnienia zasadnicze wątpliwości i poważne zastrzeżenia. Zastrzeżeniom tym damy wyraz na łamach „Maszynisty" już w czasie najbliższym.

O UPORZĄDKOWANIE ZAGADNIEŃ AWANSOWYCH

Na zasadzie uchwały Zarządu Głównego dnia 15/9 1935 — Prezydjum Związku wystosowało do Ministerstwa Komunikacji memorjał następującej treści:

Do
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI
w Warszawie.

Dotyczy: etatów i awansów w służbie parowozowej.

Jednym z najważniejszych argumentów, któremi czynniki miarodajne uzasadniały wprowadzenie z dniem 1.II.1934 r. nowych przepisów uposażeniowych było umożliwienie normalnej i racjonalnej polityki personalnej, która na podstawie dawnych przepisów uposażeniowych miała być wielce utrudniona, lub nawet wręcz niemożliwa. Według określenia, które padło ze strony miarodajnego przedstawiciela Rządu — sytuacja w tej dziedzinie przypominała staw bez dopływu i odpływu, w którym pracownicy znaleść nie mogli zaspokojenia słusznych swoich pretensyj do awansów i do poprawy bytu. Nowe przepisy miały im otworzyć w tej dziedzinie pełne i niczem nieskrępowane perspektywy, a ceną takiego rezultatu miała być właśnie ta poważna obniżka uposażeń i to znaczne pogorszenie warunków pracy, które nowe przepisy z sobą przyniosły.

Obecnie po upływie dwóch już prawie lat od chwili wprowadzenia nowych przepisów uposażeniowych utrzymuje się wśród pracowników P. K. P. zupełnie uzasadnione przekonanie, iż wskazanego wyżej celu nie dało się osiągnąć. Ograniczając się uwag dotyczących wyłącznie służby parowozowej na P. K. P., pragnęlibyśmy uwypuklić następujące okoliczności.

1) Mimo wprowadzenia nowych przepisów uposażeniowych został utrzymany w mocy zasadniczy zakaz mianowania na etat i zaliczania w poczet pracowników stałych. Wskutek tego bardzo poważna ilość pracowników, posiadających pełne, a z reguły nawet wyższe od wymaganych, kwalifikacje i mogących się wykazać wieloletnią nienaganną służbą na P. K. P. nie może się doczekać bądź to ustalenia w służbie kolejowej, bądź też uzyskania pełnych uprawnień i poprawy bytu. Pracownicy tacy oczekujący od lat bezskutecznie na należny sobie etat, lub też na stanowisko stałe pełnią z reguły służbę na stanowiskach przewidzianych dla pracowników etatowych, często nawet na stanowiskach przewidzianych dla pracowników wyższych grup uposażenia, a wobec tego poczucie krzywdy i zawodu, którego pracownicy ci doznają, jest wyjątkowo silne. Uczucie rozgoryczenia, beznadziejności położenia i braku wszelkich widoków życiowych pogłębia się znacznie skutkiem faktu, iż wspomniany na wstępie zasadniczy zakaz mianowania na etat i zaliczania w poczet pracowników stałych jest tu i ówdzie w tajemnicy, gwałcony i pomijany. Do wiadomości interesowanych dochodzi raz po raz, iż mimo zasadniczego zakazu poszczególne Dyrekcje udzielają po cichu zarówno mianowań, jak też i ustaleń, a rzeczą znamienną jest, iż wyjątki nie dotyczą bynajmniej ani pracowników najstarszych służbą, ani najwyżej kwalifikowanych, lecz są, co do swego uzasadnienia rzeczowego dla ogółu niezrozumiałe. Budzi się skutkiem tego podejrzenie, iż Dyrekcje kierują się motywami które w tej dziedzinie, zdaniem ogółu pracowników, żadnej roli odgrywać nie powinny. Słabnie również zaufanie w moc obowiązujących przepisów wydanych przez władze naczelne, obowiązujących jednakże tylko w teorji.

2) Regularność awansowania przedstawia się niezadawalająco. Normalne terminy awansowe ustalone na 1.I i 1.VII każdego roku nie są dotrzymywane. Ostatnio awanse lipcowe wogóle nie doszły do skutku, a poszczególne Dyrekcje informują, iż wcale nie będą miały miejsca. W tych terminach awansowych, w których awanse udzielono — ilość ich była niedostateczna. Jest to tem więcej uderzające i charakterystyczne, że istnieje poważna ilość pracowników posiadających pełne kwalifikacje awansowe których awansować można, dzięki dodatkom wyrównawczym bez rzeczywistego podwyższenia uposażeń, a co za tem idzie także i bez zwiększania wydatków P. K. P. Pozatem szczupła ilość udzielonych awansów nie znajduje w opinji pracowniczej, ani uzasadnienia, ani wytłumaczenia, skoro celem nowo wprowadzonych przepisów uposażeniowych miało być właśnie umożliwienie awansów w pełnej mierze przez oszczędności uzyskane na zasadniczem obniżeniu stawek uposażeniowych. Czynniki miarodajne deklarowały publicznie, iż nie zmierzają do globalnej obniżki funduszów przeznaczonych na uposażenie pracowników, a wobec tego, iż uposażenie zmniejszone zostało z reguły o 7%, przeto powinny istnieć fundusze umożliwiające udzielanie awansów wszystkim, którzy posiadają odpowiednie w tym celu kwalifikacje.

3) Zasady udzielania awansów ujawnione w dotychczasowej praktyce awansowej budzą również bardzo poważne zastrzeżenia. Dotyczy to zarówno wyjątkowego zaszeregowania w myśl § 40 ust. 2 nowych przepisów uposażeniowych, jak też i awansów normalnych udzielonych w roku 193 1935. Panuje powszechne przekonanie, że wysuwanie w tej dziedzinie na plan pierwszy momentów poza służbowych, systematyczne pomijanie porządku starszeństwa oraz ujawniony wielokrotnie wpływ momentów nie mających nic wpólnego ze służbą kolejową, oddziałać musi szkodliwie na atmosferę służbową i zmącić musi prędzej czy później prawidłowy tok służby. Już dziś mnożą się objawy dające wiele do myślenia i wywołujące reakcję ze strony odpowiedzialnych za tok służby kierowników i dyrektorów. Mieliśmy wielokrotnie sposobność poruszać to doniosłe zagadnienie zarówno publicznie w prasie, jak też i w memorjałach kierowanych do M. K. Powołujemy się na okoliczność, iż Ministerstwo uznało w zasadzie słuszność naszego stanowiska, mimo to jednak zapowiedziane od dawna przepisy o ustaleniu stanowisk i porządku awansowania nie ukazały się dotąd, a skutkiem tego awanse udzielane są nietylko według swobodnego, ale i według dowolnego uznania władz podległych Ministerstwu Komunikacji, często wbrew intencjom, które Ministerstwo wobec nas i wobec opinji publicznej uznało za miarodajne.

4) § 5 nowych przepisów uposażeniowych ustala grupę XII-tą uposażenia jako podstawową grupę przy mianowaniu na etat wszystkich bez wyjątku pracowników, posiadających zawodowe uzdolnienie do prowadzenia rzemiosła. W piśmie naszem z dnia 8 maja 1934 r. PP/I. usiłowaliśmy udowodnić, iż zasada ta nie może być uznana za słuszną w służbie parowozowej w stosunku do pracowników kandydujących na stanowiska maszynistów parowozowych. Stanowi ona przedewszystkiem nieuzasadnione, a znaczne pogorszenie poprzednio obowiązującego stanu rzeczy, w którym pracownik parowozowy uzyskiwał jako stanowisko podstawowe — stanowisko pomocnika maszynisty w XI-ej grupie uposażenia. Pozatem ustalenie tej zasady nie stwarza dostatecznej różnicy pomiędzy uposażeniem 4-ej kategorji płacy pracowników stałych, a nawet pomiędzy uposażeniem pracowników umownych z odpowiedniemi kwalifikacjami z jednej strony, oraz pomiędzy uposażeniem w podstawowej grupie uposażenia pracowników etatowych z drugiej strony. Na tej podstawie zabiegaliśmy o zmianę wskazanego przepisu w tym kierunku, aby podstawową grupą uposażenia w służbie parowozowej była nadal tak, jak dotąd grupa XI-ta. Tymczasem postulat ten nietylko nie został uwzględniony, lecz nadto okazało się, iż wśród nielicznych wypadków udzielenia etatu po wprowadzeniu nowych przepisów uposażeniowych znajdują się także wypadki udzielenia etatu w XIII-ej grupie uposażenia. Opisana praktyka jest nietylko sprzeczna z brzmieniem przepisów, lecz nadto przekreśla prawie w zupełności widoki normalnego posuwania się po szczeblach hierarchji i karjery służbowej pracowników parowozowych. Pomocnik maszynisty, który rozpoczynał poprzednio karjerę służbową od XI-ej grupy uposażenia z nadzieją zakończenia jej w grupie VIII-mej,

obecnie zaczynają tę karjerę od grupy XII-ej, a nawet XIII-tej nie ma przed sobą żadnych widoków wydostania się do grupy najwyższej zwłaszcza, iż tempo udzielania awansów, jak to uzasadniono poprzednio, jest nader powolne.

5) Zmniejsza się stale ilość pracowników w wyższych grupach uposażenia, szczególnie zaś w grupie VIII-mej i to w stopniu nieuzasadnionym nawet w myśl obowiązujących zasad systematyzacji stanowisk, t. j. przy założeniu, iż ilość pracowników parowozowych w VIII-mej grupie uposażenia odpowiadać winna ilości maszynisów zarudnionych przy obsłudze pociągów pośpiesznych i osobowych dalekobieżnych. Ubytek naturalny o bardzo znacznem nasileniu nie jest uzupełniany. Tymczasem zmieniły się warunki pracy w służbie parowozowej, a wskutek tego normy ustalone przed kilkunastoma laty są już zupełnie nieżyciowe. W szczególności zmieniły się warunki pracy na pociągach towarowych dalekobieżnych. Pewna ilość tych pociągów otrzymała już hamulce zespolone. Proces automatyzacji hamulców posuwa się szybko naprzód, a wszystkie bez wyjątku te pociągi, zarówno zautomatyzowane, jak nie zautomatyzowane wymagają od prowadzącego je maszynisty nie mniejszej bynajmniej uwagi, nie mniejszego wyszkolenia i nie mniejszej rutyny, tudzież doświadczenia zawodowego, jak to, które jest niezbędne do prowadzenia pociągów pośpiesznych i osobowych dalekobieżnych. Wręcz przeciwnie, z uwagi na ciężar prowadzonego pociągu, oscylujący obecnie około 2.000 ton, oraz z uwagi na wynikające stąd trudności techniczne — praca maszynisty na tych pociągach bynajmniej nie jest ani łatwiejsza, ani mniej odpowiedzialna, ani też mniej kwalifikowana, niż praca maszynisty na pociągu pośpiesznym. Obecnie obowiązująca norma systemizacji stanowisk oparta o warunki pracy, jakie istniały 10, czy 12 lat temu, nie może zatem być ju miarodajna. Zachodzi, zdaniem naszem konieczność rozszerzenia ilości stanowisk maszynisy I kl. w VIII-mej grupie uposażenia do takiej sumy, jaka odpowiada liczbie maszynistów zatrudnionych przy obsłudze pociągów pośpiesznych, tudzież osobowych i towarowych dalekobieżnych. W związku z tem niezbędnem byłoby wydanie odpowiednich zarządzeń zmierzających do powiększenia ilości etatów w VIII-mej grupie uposażenia, oraz do pełnego ich obsadzenia celem zapełnienia istniejących już obecnie i wytworzyć się mających, na skutek zmiany omawianej zasady — wakansów. Podkreślamy przy tej sposobności, iż w opinji pracowników parowozowych miarodajną w tym względzie jest wyłącznie grupa uposażeniowa, albowiem ona tylko stanowi odpowiednik i równoważnik zwiększonych wymogów pod względem kwalifikacji doświadczenia i odpowiedzialności.

6) Nie została dotąd załatwiona sprawa awansowania zdegradowanych, o co przy użyciu szeregu bardzo poważnych argumentów zabiegaliśmy w M. K. wielokrotnie, ostatnio pismem z dnia 9 listopada 1934 r. PP/I. Powołując się na treść tego pisma oraz na treść szeregu poprzednich pism tej sprawy dotyczących, prosimy o uwzględnienie sytuacji zdegradowanych w tym sensie, aby przyznano im odpowiednią lokatę w porządku starszeństwa, oraz odpowiedni przydział awansów w każdym terminie awansowym.

Z przedstawionych powyżej rozważań wysnuć się dają następujące wnioski, które niniejszem w oparciu o uchwałę Zarządu Głównego z dnia 15 września 1935 r., przedkładamy Ministerstwu Komunikacji z prośbą o uwzględnienie. Prosimy o:

1) uchylenie zakazu mianowania na etat i zaliczania w poczet stałych;

2) regularne przyznawanie awansów według porządku opartego zasadniczo na starszeństwie służbowem;

3) ustalenie XI-ej grupy uposażenia jako podstawowej przy mianowaniu na etat pracowników służby parowozowej i o uniemożliwienie pomijania tej normy;

4) ustalenie takiej ilości stanowisk w VIII-mej grupie uposażenia służby parowozowej, jaka odpowiada ilości maszynistów obsługujących pociągi pośpieszne oraz osobowe i towarowe dalekobieżne, tudzież o wydanie odpowiedniej ilości awansów celem pełnego obsadzenia ustalonej w ten sposób ilości wakansów.

5) obsadzenia drogą awansów w grupie uposażenia wakansów w niższych grupach zarówno isniejących obecnie, jak też i otworzyć się mających przez spełnienie prośby wskazanej pod 4);

6) wydanie zarządzeń celem umożliwienia awansów pracownikom zdegradowanym po upływie terminu zakazu awansowania.

Wreszcie z uwagi na szkodliwe, zdaniem naszem, skutki tajemnicy, jaką otaczane są ostatnio zarządzenia personalne na P. K. P., prosimy o uchylenie zakazu publikowania zarządzeń awansowych w Dzienniku Urzędowym M. K. i w Dziennikach Zarządzeń poszczególnych Dyrekcyj.

Prezes Związku:
(—) P. Borkowski.

Sekretarz Generalny:
(—) W. Siadak.

Z SALI SĄDOWEJ

JAK PIORUN SPOWODOWAŁ KATASTROFĘ?

Niejednokrotnie dawaliśmy na łamach naszego czasopisma wyraz przekonaniu, że, usankcjonowana w pragmatyce, zupełna niezależność orzecznictwa dyscyplinarnego od wyników postępowania sądowego w sprawach o wypadki ruchowe jest niecelowa i niewłaściwa z punktu widzenia prawdziwej i rzetelnej sprawiedliwości. Obowiązujące przepisy, deklarując uroczyście i podkreślając mocno tę niezależność dają władzom administracyjnym jednak możność odroczenia postępowania dyscyplinarnego aż do ukończenia procesu sądowego. Niestety, władze nasze z możliwości tej nigdy prawie nie korzystają, przeciwnie, z pośpiechem godnym lepszej sprawy i z niezwykłą gorliwością prą do jaknajspieszniejszego zakończenia postępowania dyscyplinarnego, byle prędzej, byle przed wyrokiem sądowym.

A jednak byłoby bardzo celowem, gdyby, częściej czynić użytek z prawa zawieszenia postępowania dyscyplinarnego, gdyby odczekać spokojnie rezultatu objektywnych badań i ustaleń sądowych i dopiero na tej solidnej podstawie ferować wyroki dyscyplinarne. Możnaby w ten sposób uniknąć kompromitującej i demoralizującej rozbieżności pomiędzy wyrokami i orzeczeniami dyscyplinarnemi.

Pracownik ukarany w drodze dyscyplinarnej uzyskuje w sądzie wyrok uwalniający, co gorzej, często orzeczenie dyscyplinarne karze maszynistę np. za to, że zbyt szybko jechał, że nie zwracał uwagi na sygnały, a sąd ustala, że jechał normalnie i że mu nikt żadnych sygnałów nie dawał... Powstają w ten sposób dwie prawdy, obie prawomocne, i w zasadzie bezapelacyjne: prawda orzeczenia dyscyplinarnego i prawda wyroku sądowego. Obie wykluczają się się wzajemnie choć obie mają na sobie piętno i powagę jednej i tej samej władzy państwowej. Czyż trzeba dowodzić, że taki stan rzeczy urąga poczuciu słuszności i sprawiedliwości i że demoralizuje nietylko delikwenta lecz także i całe jego otoczenie?...

Obrońcy dotychczasowej praktyki dyscyplinarnej powołują się na odmienny punkt widzenia, z którego wychodzą obie władze konkurujące z sobą w wymierzaniu sprawiedliwości pracownikom kolejowym: sąd sądzi według kodeksu, stawiającego wymagania ogólne wszystkim obywatelom, a władze dyscyplinarne sądzą według przepisów służbowych ustalających obowiązki specjalnie, ciążące na pracowniku z racji jego stanowiska. Uzasadnienie to możnaby przyjąć o tyle, o ile chodziłoby wyłącznie o o c e n ę ustalonego jasno i niewątpliwie stanu faktycznego. Jednakże sprzeczność pomiędzy orzeczeniem dyscyplinarnem i wyrokiem sądowym polega z reguły nie na odmiennej ocenie sprawy, lecz na odmiennem ustaleniu przebiegu wypadku.

Niema tu miejsca na żadne dowolności i rozbieżności, a wniosek stąd prosty, że jedna z władz jest w błędzie, że popełnia pomyłkę.

Doświadczenie uczy, że władzą, która się myli nb. na szkodę pracownika jest z reguły władza dyscyplinarna. Liczne są tego powody: przedewszystkiem pośpiech w prowadzeniu dochodzeń, pęd do jaknajśpieszniejszego ustalenia przyczyny wypadku. Jest to niezbędne, aby na czas złożyć raport władzy wyższej, ale równocześnie jest to nadwyraz groźne dla ścisłości ustaleń i dla sprawiedliwości oceny. Następnie niefachowość prowadzących dochodzenia. Mamy na myśli niefachowość w prowadzeniu śledztwa, co jest umiejętnością odrębną, wymagającą wiedzy, doświadczenia i talentu. Tymczasem dochodzenia służbowe prowadzą ludzie w tym względzie nieobyci i niezaradni. Wystarczy przejrzeć którąkolwiek na chybił-trafił poważniejszą sprawę dyscyplinarną. Ludzie ci nie mają władzy bezpośredniej reakcji na fałszywe zeznania takiej, jaką posiada np. sędzia śledczy czy prokurator. Wiele, może najwięcej, winy przypisać należy papierowemu postępowaniu, żywiołowej wprost niechęci do ustnego i bezpośredniego przesłuchiwania świadków i biegłych. A wreszcie i co najważniejsze, to przekonanie, tkwiące głęboko w duszy każdej władzy, że pracownik zawsze jest winien, że musi być winien, że nie wypada, aby go uznać niewinnym, zwłaszcza, że władza sama sobie, niestety, za winną przecież uznać nie może.

Przewód sądowy dysponuje nierównie lepszemi metodami i środkami dla ustalenia prawdy i słusznem jest, że opinja publiczna ma o wiele większe zaufanie do prawdy sądowej niż do ustaleń dyscyplinarnych.

To też powtarzamy nie po raz pierwszy, że jedynem wyjściem z sytuacji, zgodnem z poczuciem sprawiedliwości i nie uwłaczającem w niczem dyscyplinie służbowej byłoby wstrzymanie się od represyj dyscyplinarnych tak długo dopóki sąd nie wyda wyroku. Na wymiar sprawiedliwości służbowej zawsze byłby jeszcze czas a uniknęłoby się jaskrawych pomyłek i krzywdzenia niewinnych.

Te ogólne uwagi nasuwają się nam na tle rozprawy sądowej, odbytej niedawno przez Sądem Okręgowym w Toruniu. W świetle przewodu sądowego wyszło na jaw, iż katastrofę spowodował nie maszynista, oskarżony o zbyt szybką i nieostrożną jazdę, lecz... piorun, który spalił transformator i przerwał połączenie telegraficzne i telefoniczne pomiędzy stacjami. Wobec tego dyżurny ruchu nie otrzymał wogóle zawiadomienia o wyruszeniu parowozu luzem, niemającego zatrzymania się na jego stacji. Semafor wjazdowy ustawiony był coprawda na „stój", jednakże ulewa, pioruny i błyskawice uniemożliwiały w zupełności obserwację i orjentację w terenie, a na szlaku również w tych warunkach stać nie można. Dyżurny ruchu miał 2 tory wolne i gdyby był otrzymał meldunek o parowozie, mógłby był przepuścić go przez stację bez zatrzymania i bez wypadku.

Te okoliczności faktyczne, pominięte zupełnie w dochodzeniach służbowych, a ujawnione na przewodzie sądowym zdecydowały o uniewinnieniu maszynisty. Sąd stwierdził, iż bez względu na stan i położenie semaforów człowiek nie może odpowiadać za to, że piorun spalił transformator i przerwał połączenie oraz ustalił, że ulewna burza z piorunami i błyskawicami może usprawiedliwić i usprawiedliwia przeoczenie sygnału.

W krytycznym dniu wskutek burzy wstrzymano telegraficznem zarządzeniem ruch na szeregu linij. Wynika stąd, że same władze uznają objektywne niebezpieczeństwo jazdy w tych warunkach niezależne od uwagi i sumienności pracowników. To telegraficzne zarządzenie nie dotarło do odcinka, na którym znajdował się oskarżony maszynista, za co on jednakże odpowiadać nie może, gdyż zmuszony do jazdy, musiał ulec wpływom nienormalnych warunków pracy.

Stało się w ten sposób zadość sprawiedliwości, niestety jednak, tylko połowicznie, albowiem ten sam maszynista za ten sam wypadek ukarany został dyscyplinarnie.. Uwalniając wyrok sądowy daje mu teoretycznie podstawę do wznowienia postępowania dyscyplinarnego, doświadczenie jednak każe powątpiewać, czy byłoby to celowem i skutecznem. Nic przecież nie stoi na przeszkodzie, aby właściwa instancja starym zwyczajem orzekła, że piorun nie jest bynajmniej nową okolicznością i na tej podstawie odrzuciła wniosek o wznowienie.

A jednak należałoby coś zrobić, aby takie wypadki miejsca nie miały!

Obronę oskarżonego maszynisty wnosił adw. Wacław Zaczyński z Warszawy.

PODZIĘKOWANIE

Na posiedzeniu dnia 15 września 1935 r. zaszczycił mnie Zarząd Główny Z. Z .M. uczczeniem 10-cio lecia mojej pracy w Związku. Wzruszony tym dowodem pamięci o skromnej mojej osobie i niemniej skromnych rezultatach mej pracy poczuwam się do miłego obowiązku złożyć tą drogą podziękowanie p. Prezesowi Związku P. **Borkowskiemu** i p. wiceprezesowi Zw. St. **Spytowi** za wygłoszenie serdecznych i pochlebnych przemówień zaś wszystkim PP. Członkom Prezydjum, Zarządu Głównego i Głównej Komisji Rewizyjnej za szczere i tak dla mnie cenne, moralne i materjalne, dowody uznania.

J. Żuniak.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

POSIEDZENIE ZARZĄDU GŁÓWNEGO

Dnia 15 października 1935 r. odbyło się w Krakowie zwyczajne plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Z. Z. M. w obecności wszystkich członków Prezydjum, Zarządu i Głównej Komisji Rewizyjnej. Obradom przewodniczył z urzędu Prezes Zw. kol. **Borkowski.** Porządek obrad obejmował wszystkie ważniejsze, aktualne sprawy zawodowe i organizacyjne.

Obrady zagaił Prezes Zw. kol. **Borkowski,** zgłaszając imieniem Prezydjum Związku wniosek o **uczczenie pamięci Marszałka Piłsudskiego** przez odanie hołdu Jego Zwłokom na Wawelu oraz przez gremjalne wzięcie udziału w sypaniu kopca na Sowińcu. Wniosek przyjęto jednomyślnie i postanowiono wykonać uchwałę dn. 16.IX. 1935 r.

Przed przystąpieniem do porządku obrad przypomniał Prezes Związku, iż niedawno minęło dziesięciolecie nieprzerwanej pracy p. D-ra J. Żuniaka na stanowisku doradcy prawnego związku i redaktora „Maszynisty". Pracę swoją spełniał p. Dr. Żuniak nie tylko z wybitną wiedzą i talentem lecz nadto z pełnem oddaniem dla interesów organizacji i jej członków. To też zaskarbił sobie powszechną wdzięczność i uznanie u ogółu. Dając wyraz temu uznaniu wyraził kol. Prezes imieniem własnem i całego Zarządu życzenie, aby danem było organizacji naszej korzystać nadal, tak jak dotąd z cennej współpracy p. Dra Żuniaka. Do życzeń i oświadczenia kol. Prezesa przyłączyli się w słowach serdecznych wszyscy zebrani. P. Dr. Żuniak podziękował za pamięć o swojej osobie i za uznanie dla rezultatów swej pracy i oświadczył, że dowody powszechnego uznania, z któremi się dzisiaj spotyka, będą dlań zachętą do dalszych równie ochotnych jak dotąd wysiłków dla dobra Z. Z. M. i ogółu maszynistów kolejowych.

Po odczytaniu i przyjęciu do wiadomości treści protokółu poprzedniego posiedzenia Zarządu, oraz odbytych w ubiegłym okresie posiedzeń Prezydjum Związku, złożył kol. Borkowski sprawozdanie z działalności Prezydjum Związku w sprawach postulatowych. W szczególności omówił obszernie starania Prezydjum o należyte uregulowanie przeniesień wywołanych częściową lub zupełną likwidacją niektórych parowozowni. Mimo licznych i energicznych wystąpień Centrali, a nawet wbrew wyraźnym obietnicom i oświadczeniom M. K.—sprawy tej nie udało się załatwić pomyślnie spowodu trudności finansowych. Ostatecz-

nie zmuszono pracowników do złożenia podań o przeniesienie na własną prośbę i do przesiedlania się na koszt własny. Po dyskusji Zarząd wezwał Prezydjum do zebrania drogą ankiety danych o stanie rodzinnym dotkniętych temi przeniesieniami pracowników celem podjęcia starań o wyjednanie dla nich zapomóg.

Udało się natomiast dzięki wystąpieniu Centrali załatwić pomyślnie umieszczenie w szkołach warszawskich dzieci pracowników, przeniesionych z Sosnowca do Warszawy. Sprawę załatwiło przy poparciu M. K. Kuratorjum Okręgu Szkolnego w Warszawie w ten sposób, iż wydało polecenie przyjęcia tych dzieci w drodze wyjątku do wskazanych w każdym wypadku szkół.

Przedmiotem obszernej dyskusji była treść okólników, wydanych ostatnio przez niektórych pp. Dyrektorów K. P., a dotyczących m. in. także zakresu uprawnień Związków Zawodowych w wystąpieniach i interwencjach. Zarząd polecił Prezydjum zbadać szczegółowo treść tych okólników, przedsięwziąć środki celem pełnego utrzymania dotychczasowego zakresu uprawnień i kompetencyj związkowych, oraz omówić na łamach „Maszynisty" pewne zagadnienia natury ogólnej poruszone w tych okólnikach.

Poddano rozważaniu treść odpowiedzi Centrali w sprawie kolejności odwoływania ze służby parowozowej w DOKP Katowice. Po wyjaśnieniu sytuacji w tej dziedzinie we wszystkich okręgach dyrekcyjnych polecono Zarz. okręgowemu w Katowicach przedłożyć Centrali sprawozdanie, czy zlecenia M. K. zostały w całej pełni zrealizowane.

Z kolei przystąpił Zarząd, na podstawie referatu doradcy prawnego Zw. p. D-ra Żuniaka, do omówienia aktualnych postulatów zawodowych. Na plan pierwszy wysuwa się w chwili obecnej sprawa uporządkowania zagadnień awansowych. Zapowiadane oddawna rozporządzenie M. K. w sprawie systemizacji stanowisk oraz w sprawie porządku awansowania, nie ukazały się dotąd, istnieje i obowiązuje de facto zakaz zaliczania w poczet pracowników stałych i mianowania na etat, nowe przepisy uposażeniowe obniżyły podstawową grupę etatową dla służby parowozowej do grupy XII, a dawna normizacja stanowisk maszynistów I kl. w VIII grupie uposażenia nie odpowiada już wymogom życia i zmienionym warunkom pracy w kolejnictwie. W związku z tem nasuwa się konieczność rozszerzenia ilości stanowisk w VIII grupie uposażenia przez objęcie normą maszynistów, obsługujących pociągi towarowe dalekobieżne, tudzież pełnego obsadzenia wszystkich wakansów. Pozatem wciąż jeszcze nie jest załatwiona sprawa porządku awansowania zdegradowanych. Na podstawie rezultatów dyskusji ustalono postulaty związku w tej dziedzinie i zlecono Prezydjum przedłożyć je w M. K. Sformułowanie tych postulatów, jak również przedwstępne rezultaty konferencji Prezydjum na ten temat znajdzie czytelnik na innem miejscu niniejszego numeru „Maszynisty".

W dziedzinie umundurowania postanowiono wysunąć postulat skrócenia czasokresu zużycia niektórych sort mundurowych dla służby parowozowej, a w szczególności czapki sukiennej granatowej z 2 lat na 1 rok, kożucha i kożuszka krytego z 5 lat na 3 lata, oraz butów filcowych z 3 lat na 2 lata. Postulat ten motywowano wyjątkowo w tym względzie niekorzystnemi warunkami pracy na parowozie, powodującemi przedwczesne zużycie sort mudurowych oraz lichym gatunkiem materjałów, z których sorty te są sporządzone.

Sprawozdanie ze stanu zorganizowania i z dynamiki ruchu członków złożył Sekr. Gen. kol. **Siadak.**

Ze sprawozdania wynika, iż ilostan członków naszej organizacji zwiększa się stale, mimo to jednak rezultaty akcji werbunkowej i propagandowej nie są jeszcze w dostatecznej mierze zadowalające. Winę ponoszą niejednokrotnie Zarządy kół, które nie zawsze stoją na wysokości zadania i przypatrują się biernie biegowi wypadków. W obszernej dyskusji, w której zabierali głos przedstawiciele wszystkich okręgów, podkreślano, iż akcja werbunkowa i uświadamiająca prowadzona jest naogół dobrze i daje rezultaty w zasadzie pomyślne, jeśli zaś rezultaty te ostatecznie nie są takie, jakich możnaby się spodziewać po nastrojach i przekonaniach pracowników — należy to przypisać wytężonej agitacji ze strony administracji P. K. P, która z wzmożoną ostatnio energją, przeciwdziała wstępowaniu do naszego Związku, utrudnia występowanie z B.B.Z.M. i werbuje dla tego związku członków wszelkiemi sposobami. W agitacji tej, prowadzonej publicznie,, wziął udział jeden z P. T. Dyrektorów kolei, zanotowano również wypadek, iż w jednej z parowozowni naczelnik przesłał złożone sobie drogą urzędową deklaracje o wystąpieniu z B. B. Z. M. do Zarządu tego Związku i wywierał osobiście nacisk na pracowników, aby deklaracje te wycofali. W tej działalności administracji leży właściwa przyczyna utrudnień, na które akcja nasza napotyka i niewątpliwie dawałaby ona nierównie lepsze rezultaty, gdyby pracownicy mieli pełną i niczem nie skrępowaną swobodę dawnia wyrazu swoim przekonaniom. W rezultacie dyskusji Zarząd główny polecił Prezydjum dalsze prowadzenie energicznej akcji propagandowej w kołach, przez urządzanie zebrań z udziałem członków Prezydjum, tudzież wszczęcie wszelkich możliwych starań, aby zapobiec agitacji ze strony administracji kolejowej.

Sprawozdanie ze stanu funduszów organizacyjnych i rezultatów gospodarki Centrali przedstawił skarbnik Zw. kol. **Lisiewicz.** Stwierdził, iż operacje finansowe Związku rozwijają się pomyślnie, a sprawa wypłaty odpraw emerytalnych zmierza stopniowo do zupełnego uregulowania. Ostatnio przeprowadzono eksmisję dotychczasowej dzierżawczyni bufetu budynków teatralnych w domu Chmielna 9 i oddano lokal w posiadanie nowemu dzierżawcy, który dzięki fachowości i poważnym wkładom w remont i upiększenie budynków, zapewnia gwarancję dochodowości przedsiębiorstwa i postawienie go na wysokim poziomie.

Na wniosek Prezydjum postanowiono znowelizować regulamin obron dyscyplinarnych, poczem Zarząd załatwił szereg drobniejszego znaczenia spraw i wniosków finansowych, przekazanych do swej decyzji przez Prezydjum Związku.

Sprawy dyspozytorów parowozowni i maszynistów-instruktorów z szczególnem uwzględnieniem odpowiedniej lokaty tych kategoryj pracowników w tabeli stanowisk referował kol. Gunderman.

Imieniem Głównej Komisji Rewizyjnej stwierdził kol. **Wierzbicki,** iż gospodarka Centrali prowadzona jest prawidłowo i zgodnie z zasadą celowości. Na tej podstawie Zarząd Główny przyjął sprawozdanie Prezydjum do wiadomości.

Na tem obrady Zarządu zakończono.

Dnia następnego, 16 września 1935, udał się Zarząd Główny w pełnym składzie do krypty wawelskiej, gdzie złożył imieniem Związku hołd śmiertelnym szczątkom I-go Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego. Z Wawelu wyjechali członkowie Zarządu na Sowiniec i wzięli udział w sypaniu kopca pamiątkowego.

PODZIĘKOWANIA

Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za udzielenie pomocy prawnej, a p. mec. Wacławowi Zaczyńskiemu za gorliwą i skuteczną obronę w sprawie sądowej o wypadek kolejowy składa serdeczne podziękowanie.

Wiktor Engelhardt
masz. parow. Toruń-Przedm.

Zarządowi Z. Z. M. za udzielenie mi pomocy prawnej, p. mecenasowi Zaczyńskiemu za przeprowadzoną z wybitnym talentem i znawstwem i uwieńczoną pomyślnym wynikiem obronę przed sądem — składam tą drogą serdeczne podziękowanie.

Jaworowski Władysław
masz. I kl. par. Pr.-Bagienica.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: **Wacław Siadak.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warszawa.